Deutscher Bundestag **Drucksache 16/5135**

16. Wahlperiode 25. 04. 2007

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

1. zu dem Antrag der Abgeordneten Lutz Heilmann, Eva Bulling-Schröter, Dorothee Menzner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/4416 –

Trendwende beim Klimaschutz im Verkehr – Nachhaltige Mobilität für alle ermöglichen

2. zu dem Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Reinhard Loske, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/4429 –

Wirksame Klimaschutzmaßnahmen im Straßenverkehr ergreifen

A. Problem

Zu Nummer 1

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der unter anderem beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, keine Anteile der Deutsche Bahn AG an Private zu verkaufen; das Regionalisierungsgesetz dahingehend zu reformieren, dass den Ländern ab dem 1. Januar 2008 deutlich mehr finanzielle Mittel zur Bestellung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs insgesamt zur Verfügung stehen; den im Jahr 2004 beschlossenen Wegfall der steuerlichen Vergünstigung von Jobtickets rückwirkend zum 1. Januar 2007 zurückzunehmen; am Ziel der Verdopplung des Schienengüterverkehrs von 1990 bis 2015 auf 148 Mrd. Tonnenkilometer festzuhalten und alle dafür erforderlichen Maßnahmen umzusetzen; die steuerliche Begünstigung des Flugverkehrs bei der Kerosin- und Ökosteuer sowie bei der Mehrwertsteuer zu beenden und sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass für den Flugverkehr ein eigenständiges Emissionshandelssystem geschaffen wird; sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass für das Jahr 2012 ein verbindlicher Grenzwert von 120 Gramm Kohlendioxidausstoß pro Kilometer eingeführt wird, der von allen Herstellern im Durchschnitt ihrer verkauften Fahrzeuge einzuhalten ist und dessen Nichteinhaltung mit harten Sanktionen gegen die betroffenen Hersteller verbunden ist; sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die EU-Messverfahrensnorm 93/116/EG dahingehend reformiert wird, dass der durchschnittliche

Kohlendioxidausstoß von Fahrzeugmodellen pro Kilometer Fahrleistung realitätsnäher als bislang berechnet wird; die Kfz-Steuer dahingehend zur reformieren, dass ab dem 1. Januar 2008 für alle ab diesem Zeitpunkt neu zugelassenen Fahrzeuge die Bemessungsgrundlage vom Hubraum entweder auf den Kohlendioxidausstoß pro gefahrenem Kilometer oder auf den Verbrauch in Litern Treibstoff pro Kilometer mit entsprechend höheren Steuersätzen für Dieselfahrzeuge umgestellt wird; eine entsprechende Umstellung der Kfz-Steuer für vor dem 1. Januar 2008 erstmals zugelassene Fahrzeuge erst zum 1. Januar 2013 einzuführen; auf Autobahnen ein generelles Tempolimit von 130 Stundenkilometern einzuführen, die Verbrauchskennzeichnung von Pkw verbraucherfreundlicher zu gestalten; steuerliche Anreize für den Kauf verbrauchsarmer Dienst- und Firmenwagen zu schaffen und nur noch solche Fahrzeuge anzuschaffen bzw. nur noch solche Fahrzeuge von externen Dienstleistern zu nutzen, die zu den effizientesten 10 Prozent der jeweiligen Fahrzeugklasse gehören und die die jeweils neueste EURO-Abgasnorm einhalten.

Zu Nummer 2

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der unter anderem beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, klare CO_2-Reduktionsziele zu setzen und sich für verbindliche Grenzwerte der CO_2-Emissionen im Kfz-Verkehr einzusetzen; einen Vorschlag für typenspezifische CO_2-Grenzwerte für jedes in der EU zugelassene Fahrzeug zu unterbreiten; der Verpflichtung aus dem Emissionshandelssystem nachzukommen und konkrete Ziele und Maßnahmen mit Zeitvorgaben für den Verkehrsbereich zu definieren, die CO_2-Reduktionsziele wirksam zu instrumentieren und deren Einhaltung per Monitoring zu überwachen; verbindliche Vorgaben für das öffentliche Beschaffungswesen zur Anschaffung besonders verbrauchsarmer Fahrzeuge festzulegen; die Kfz-Steuer für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge auf die Bemessungsgrundlage Verbrauch (CO_2) umzustellen; die steuerliche Absetzbarkeit von dienstlich genutzten Automobilen auf die Bemessungsgrundlage CO_2 umzustellen; die Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen sowie schrittweise auf das gesamte Straßennetz auszuweiten und sich bei der EU-Wegekostenrichtlinie für eine Einberechnung aller externen Kosten des Verkehrs einzusetzen; sich für eine Harmonisierung der Mineralölsteuersätze durch eine Anhebung der Mindeststeuersätze für Benzin und Diesel in der Europäischen Union einzusetzen; die Förderung von alternativen Kraftstoffen und Techniken zu verbessern; bei der Förderung und dem beschleunigten Ausbau von Biokraftstoffen die Auswirkungen auf Ernährungssicherheit, Naturschutz und Biodiversität in den Exportländern zu berücksichtigen; Gasfahrzeuge weiter zu fördern und die Fahrzeughersteller aufzufordern, mehr gasfähige Fahrzeuge anzubieten; die volle steuerliche Förderung von biologischen Reinkraftstoffen wiederherzustellen und die Bereitstellung von Zapfsäulen für Biokraftstoffe verpflichtend zu machen; die Förderung von Forschung und Markteinführung sowie ordnungsrechtliche Rahmenbedingungen zu alternativen Antrieben und Speichertechniken im Kfz zu intensivieren; eine europaweite Verpflichtung für die Hersteller von Kraftfahrzeugen anzustreben, bis 2020 mindestens 10 Prozent der verkauften Produkte als Nullemissionsfahrzeug ohne Erdöleinsatz anzubieten; Einspar- und Effizienzpotenziale zu erschließen; die Höchstgeschwindigkeit auf deutschen Autobahnen auf 120 km/h für Pkw und auf 100 km/h für Kleintransporter zu begrenzen; durch Verbesserungen des technischen Regelwerks für energiesparende Maßnahmen am Kraftfahrzeug zusätzliche Energieeffizienzpotenziale auszuschöpfen; umfassende Maßnahmen für Verkehrs- und somit Emissionsvermeidung zu ergreifen und Alternativen zum individuellen Pkw-Verkehr wie Carsharing und spritsparendes Fahren in Modellregionen „Nachhaltiger Mobilität“ zu entwickeln sowie einen energieeffizienteren Fahrstil durch obligatorische Kosten- und Verbrauchsanzeigen bei Neufahrzeugen zu unterstützen und eine

deutlich verbesserte Kennzeichnungspflicht des Kraftstoffverbrauchs nach Energieeffizienzklassen einzuführen.

B. Lösung

Zu Nummer 1

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 16/4416 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei einer Stimmenthaltung aus der Fraktion der SPD

Zu Nummer 2

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 16/4429 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei einer Stimmenthaltung aus der Fraktion der SPD

C. Alternativen

Zu den Nummern 1 und 2

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Antrag auf Drucksache 16/4416 abzulehnen,
2. den Antrag auf Drucksache 16/4429 abzulehnen.

Berlin, den 25. April 2007

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Klaus W. Lippold
Vorsitzender

Dr. Andreas Scheuer
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Dr. Andreas Scheuer

I. Überweisung

Zu Nummer 1

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 16/4416** in seiner 82. Sitzung am 1. März 2007 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Finanzausschuss, den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und an den Ausschuss für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung zur Mitberatung überwiesen. Er hat den Antrag in seiner 91. Sitzung am 29. März 2007 nachträglich zusätzlich an den Ausschuss für Tourismus überwiesen.

Zu Nummer 2

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 16/4429** in seiner 82. Sitzung am 1. März 2007 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Finanzausschuss, den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie und an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Nummer 1

Der Antrag beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, keine Anteile der Deutsche Bahn AG an Private zu verkaufen, das Regionalisierungsgesetz dahingehend zu reformieren, dass den Ländern ab dem 1. Januar 2008 deutlich mehr finanzielle Mittel zur Bestellung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr und zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs insgesamt zur Verfügung stehen; den im Jahr 2004 beschlossenen Wegfall der steuerlichen Vergünstigung von Jobtickets rückwirkend zum 1. Januar 2007 zurückzunehmen; am Ziel der Verdopplung des Schienengüterverkehrs von 1990 bis 2015 auf 148 Mrd. Tonnenkilometer festzuhalten und alle dafür erforderlichen Maßnahmen umzusetzen; die steuerliche Begünstigung des Flugverkehrs bei der Kerosin- und Ökosteuer sowie bei der Mehrwertsteuer zu beenden und sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass für den Flugverkehr ein eigenständiges Emissionshandelssystem geschaffen wird; sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass für das Jahr 2012 ein verbindlicher Grenzwert von 120 Gramm Kohlendioxidausstoß pro Kilometer eingeführt wird, der von allen Herstellern im Durchschnitt ihrer verkauften Fahrzeuge einzuhalten ist und dessen Nichteinhaltung mit harten Sanktionen gegen die betroffenen Hersteller verbunden ist; sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass die EU-Messverfahrensnorm 93/116/EG dahingehend reformiert wird, dass der durchschnittliche Kohlendioxidausstoß von Fahrzeugmodellen pro Kilometer Fahrleistung realitätsnäher als bislang berechnet wird; die Kfz-Steuer dahingehend zu reformieren, dass ab dem 1. Januar 2008 für alle ab diesem Zeitpunkt neu zugelassenen Fahrzeuge die Bemessungsgrundlage vom Hubraum entweder auf den Kohlendioxidausstoß pro gefahrenem Kilometer oder auf den Verbrauch in Litern Treibstoff pro Kilometer mit entsprechend höheren Steuersätzen für Dieselfahrzeuge umgestellt wird; eine entsprechende Umstellung der Kfz-Steuer für vor dem 1. Januar 2008 erstmals zugelassene Fahrzeuge erst zum 1. Januar 2013 einzuführen; auf Autobahnen ein generelles Tempolimit von 130 Stundenkilometern einzuführen; die Verbrauchskennzeichnung von Pkw verbraucherfreundlicher zu gestalten; steuerliche Anreize für den Kauf verbrauchsarmer Dienst- und Firmenwagen zu schaffen und nur noch solche Fahrzeuge anzuschaffen bzw. nur noch solche Fahrzeuge von externen Dienstleistern zu nutzen, die zu den effizientesten 10 Prozent der jeweiligen Fahrzeugklasse gehören und die die jeweils neueste EURO-Abgasnorm einhalten.

Zu Nummer 2

Der Antrag beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, klare CO_2-Reduktionsziele zu setzen und sich für verbindliche Grenzwerte der CO_2-Emissionen im Kfz-Verkehr einzusetzen; einen Vorschlag für typenspezifische CO_2-Grenzwerte für jedes in der EU zugelassene Fahrzeug zu unterbreiten; der Verpflichtung aus dem Emissionshandelssystem nachzukommen und konkrete Ziele und Maßnahmen mit Zeitvorgaben für den Verkehrsbereich zu definieren, die CO_2-Reduktionsziele wirksam zu instrumentieren und deren Einhaltung per Monitoring zu überwachen; verbindliche Vorgaben für das öffentliche Beschaffungswesen zur Anschaffung besonders verbrauchsarmer Fahrzeuge festzulegen; die Kfz-Steuer für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge auf die Bemessungsgrundlage Verbrauch (CO_2) umzustellen; die steuerliche Absetzbarkeit von dienstlich genutzten Automobilen auf die Bemessungsgrundlage CO_2 umzustellen; die Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen sowie schrittweise auf das gesamte Straßennetz auszuweiten und sich bei der EU-Wegekostenrichtlinie für eine Einberechnung aller externen Kosten des Verkehrs einzusetzen; sich für eine Harmonisierung der Mineralölsteuersätze durch eine Anhebung der Mindeststeuersätze für Benzin und Diesel in der Europäischen Union einzusetzen; die Förderung von alternativen Kraftstoffen und Techniken zu verbessern; bei der Förderung und dem beschleunigten Ausbau von Biokraftstoffen die Auswirkungen auf Ernährungssicherheit, Naturschutz und Biodiversität in den Exportländern zu berücksichtigen; Gasfahrzeuge weiter zu fördern und die Fahrzeughersteller aufzufordern, mehr gasfähige Fahrzeuge anzubieten, die volle steuerliche Förderung von biologischen Reinkraftstoffen wiederherzustellen und die Bereitstellung von Zapfsäulen für Biokraftstoffe verpflichtend zu machen; die Förderung von Forschung und Markteinführung sowie ordnungsrechtliche Rahmenbedingungen zu alternativen Antrieben und Speichertechniken im Kfz zu intensivieren; eine europaweite Verpflichtung für die Hersteller von Kraftfahrzeugen anzustreben, bis 2020 mindestens 10 Prozent der verkauften Produkte als Nullemissionsfahrzeug ohne Erdöleinsatz anzubieten; Einspar- und Effizienzpotenziale zu erschließen; die Höchstgeschwindigkeit auf deutschen Autobahnen auf 120 km/h für Pkw und

auf 100 km/h für Kleintransporter zu begrenzen; durch Verbesserungen des technischen Regelwerks für energiesparende Maßnahmen am Kraftfahrzeug zusätzliche Energieeffizienzpotenziale auszuschöpfen; umfassende Maßnahmen für Verkehrs- und somit Emissionsvermeidung zu ergreifen und Alternativen zum individuellen Pkw-Verkehr wie Carsharing und spritsparendes Fahren in Modellregionen „Nachhaltiger Mobilität“ zu entwickeln sowie einen energieeffizienteren Fahrstil durch obligatorische Kosten- und Verbrauchsanzeigen bei Neufahrzeugen zu unterstützen und eine deutlich verbesserte Kennzeichnungspflicht des Kraftstoffverbrauchs nach Energieeffizienzklassen einzuführen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Nummer 1

Der **Finanzausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 16/4416 in seiner 53. Sitzung am 28. März 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Antrag in seiner 33. Sitzung am 28. März 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 32. Sitzung am 28. März 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung** hat den Antrag in seiner 34. Sitzung am 28. März 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Antrag in seiner 31. Sitzung am 25. April 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 41. Sitzung am 28. März 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Zu Nummer 2

Der **Finanzausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 16/4429 in seiner 53. Sitzung am 28. März 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Antrag in seiner 33. Sitzung am 28. März 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 32. Sitzung am 28. März 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei einer Stimmenthaltung aus der Fraktion der CDU/CSU dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 41. Sitzung am 28. März 2007 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat die Anträge auf Drucksachen 16/4416 und 16/4429 in seiner 36. Sitzung am 28. März 2007 beraten. Die Vorlagen wurden im Rahmen eines Schwerpunkthemas Klimaschutz in Anwesenheit von Bundesminister Wolfgang Tiefensee gemeinsam mit den Vorlagen „Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat: Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert; Stellungnahme der Kommission zum Schlussbericht der hochrangigen Gruppe CARS 21 (Ein Beitrag zur Strategie der EU für Wachstum und Beschäftigung)“ – Ratsdok. 5746/07 –; Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die Ziele nach Artikel 7 Abs. 2 Buchstabe b der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Altfahrzeuge (inkl. 5413/07 ADD 1 und 5413/07 ADD 2) – Ratsdok. 5413/07 –; „Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament, Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“ – Ratsdok. 6204/07 – und „Mitteilung der Kommission an den Rat und an das Europäische Parlament, Umsetzung der Gemeinschaftsstrategie zur Verminderung der CO_2-Emissionen von Kraftfahrzeugen: sechster Jahresbericht über die Wirksamkeit der Strategie (inkl. 12389/06 ADD 1) – Ratsdok. 12389/06 – beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** wies auf die Unterschiede zwischen den Automobilindustrien der europäischen Länder hin und warnte davor, diese Unterschiede bei der Umsetzung der CO_2-Einsparziele außer Acht zu lassen. Bei dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fehle die Einbindung in die globale Betrachtung. Die CO_2-Reduktion sei ein gemeinschaftliches Ziel. Man müsse aber Lösungen vermeiden, welche die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Wirtschaft beseitigen würden, ohne dass global das Ziel einer Reduzierung von Treibhausgasen erreicht werde. Man solle

daher gemeinsam sondieren, welche Möglichkeiten des Klimaschutzes es tatsächlich gebe.

Die **Fraktion der SPD** hob die bereits ergriffenen Maßnahmen zur CO_2-Reduzierung hervor. Sie begrüßte die CO_2-Einsparziele und die Strategie, auf die man sich auf EU-Ebene für den Zeitraum bis 2012 verständigt habe. Dadurch würden auch technologische Innovationen gefördert, welche zu sauberen und effizienten Verkehrsmitteln führen könnten. Man solle sich bemühen, Biokraftstoffe der zweiten Generation sowie moderne Antriebstechnologien schneller auf den Markt zu bringen. Die Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel sei sehr wichtig, dies könne aber nur über die ICAO geschehen. Große Erfolge habe man bereits bei der CO_2-Einsparung bei Wohngebäuden zu verzeichnen. Man müsse bei der Strategie zur CO_2-Einsparung auch industriepolitische Aspekte beachten. Um Ländern mit steigendem CO_2-Verbrauch Alternativen bieten zu können, müsse man neue Technologien entwickeln.

Die **Fraktion der FDP** betonte, für den Umfang der Emissionen des Verkehrs seien vor allem die vorhandenen Fahrzeugflotten entscheidend. Sie warf die Frage auf, welche Anstrengungen die Mitgliedstaaten der EU diesbezüglich unternähmen.

Die **Fraktion DIE LINKE.** forderte, dass der Verkehr einen Beitrag zum Klimaschutz leisten solle. Der beste Klimaschutz bestehe darin, auf Flüge und Pkw-Fahrten zu verzichten und Reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchzuführen. Das Ziel, umweltfreundlichere Kraftfahrzeuge zu erreichen, erfordere ein breites Maßnahmenbündel, welches sie in ihrem Antrag aufgezeigt habe. Es müsse uneingeschränkt bei einer Reduzierung des CO_2-Ausstoßes auf 120 g bleiben. Mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen könnten sofort eine wesentliche Minderung des CO_2-Ausstoßes sowie eine Steigerung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN werde sie zustimmen, obwohl sie in Bezug auf die Vorschläge zur Kfz-Steuer der Auffassung sei, dass man Altfahrzeuge ausnehmen solle, um soziale Härten zu vermeiden.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** betonte, man müsse die CO_2-Emissionen bis zur Mitte des Jahrhunderts weltweit um 50 Prozent reduzieren und in den Industrieländern um 80 Prozent. Im Verkehrssektor müsse eine klare Strategie zur Reduktion der CO_2-Emissionen entwickelt werden. Der Flugverkehr sei mit dem Ziel in den Emissionshandel einzubeziehen, insgesamt eine Reduzierung des Ausstoßes von Treibhausgasen zu erreichen. Der Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen sei viel zu hoch. Dass hier die CO_2-Obergrenzen auch mit Hilfe der deutschen Regierung aufgeweicht worden seien, bedaure sie. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen könne einen Beitrag zur CO_2-Reduktion leisten. Dem Antrag der Fraktion DIE LINKE. stimme man im Wesentlichen zu. Es könne aber bei CO_2-Einsparungen keine Ausnahmen aus sozialen Gründen geben. Die Koalitionsfraktionen kritisierten zwar Vorschläge zum Klimaschutz, blieben selbst aber ein Gesamtkonzept schuldig.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Antrag auf Drucksache 16/4416 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei einer Stimmenthaltung aus der Fraktion der SPD abgelehnt.

Den Antrag auf Drucksache 16/4429 hat er ebenfalls mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei einer Stimmenthaltung aus der Fraktion der SPD abgelehnt.

Berlin, den 25. April 2007

Dr. Andreas Scheuer
Berichterstatter



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333